

重点

每天2.6人死于闯红灯

道路交通伤害已成“头号杀手”，魔鬼都在细节中

■小节致命

前十月违反标志线致死2.6万人

“见缝插针、乱穿马路”的行人、“随意变道、鲜有礼让”的司机，这是当前国内很多城市交通现状的真实写照。

公安部交管局的统计显示，近年来，80%以上道路交通事故因交通违法导致，其中超过两成的违法行为是闯红灯、不按车道通行、违反禁令标志等“小节”。“小节致命”触目惊心：1至10月份，全国因闯红灯肇事造成死亡798人；因违反道路标志线肇事造成死亡26154人；因机动车未礼让行人肇事造成429人死亡；因违法占用应急车道肇事造成161人死亡。平均每天2.6人死于“闯灯”、86人死于“越线”、1.4人死于“不让”、0.5人死于“强占”。

另据位于北京的海淀法院数据显示，目前机动车交通事故责任纠纷案件增长迅速，已成为受理数量最多的民事侵权纠纷案件。同时非机动车负全责或部分责任的交通事故案件也有所增加，约占所有案件数的三成左右。

“我国从自行车王国向汽车王国骤然转变，虽然技能转变过来了，但汽车观念和文化却没有建立。”长期研究交通安全的东南大学交通学院刘攀教授认为。清华大学法学院余凌云教授指出，交通安全的魔鬼都在细节中，看起来是小事，又都是人命关天的大事。

■路权失衡

管理者更多考虑机动车路权

公安部交管局相关负责人表示，一些城市缺乏科学规划，道路建设滞后，公交分担率低，道路、停车供需矛盾突出。“城市规划设计不合理是造成交通秩序混乱的重要原因。”余凌云说。一些环线、立交桥进出口设计不合理，标识不明确等问题也饱受诟病，被认为是影响交通安全的“隐形杀手”。

道路规划只有更科学，才能更安全。刘攀表示，目前我国道路资源日益稀缺，行人与车争抢路权的矛盾加剧，如何平衡，考验管理者的智慧。从各地实践来看，交通管理者往往更多考虑机动车的路权，行人和非机动车经常处于弱势。

不安全的路在农村更为突出。数据显示，由于道路标准低、安全设施不全等原因，2003年以来，一次性死亡10人以上的重特大交通事故超过半数发生在农村公路。

■管理滞后

需打通城市道路“微循环”

国家车辆驾驶安全工程技术研究中心主任金会庆教授指出，虽然近年来各地交管部门应对交通安全投入很大，招数层出不穷，但仍然存在诸多问题，关键在于缺乏科学的管理理念和手段。

比如目前对驾驶人管理应该区分普通驾驶人、职业驾驶人等实行分类重点管控。解决车路矛盾，在拓宽道路架设立体交通的同时，更应注重现有道路资源的盘活，地下通道、过街天桥的密度是否合理，信号灯长度是否超过交通流量要求，立交桥和环路上下出口距离是否合适等，只有打通城市道路的“微循环”，才能真正保障交通安全顺畅。

余凌云说，香港的人口密集程度和私家车拥有率超过很多内地一线城市，交通环境却好得多。原因是上下班搭乘公交成为多数人的选择。

受访的多位专家和管理人士指出，解决交通问题不能头痛医头、脚痛医脚，要从根本上解决城市定位不清、政策短视的问题。只有搞清楚城市发展方向，规划才能有长远眼光，交通安全政策才能保持稳定。

■呼吁文明

多等一秒，晚走一步

据统计，截至今年10月，我国机动车保有量为2.38亿辆，机动车驾驶人2.56亿人。近五年来，中国每年平均新增机动车1600多万辆，新增驾驶人2000多万人。

退一步好难，多等一秒更难。首个“全国交通安全日”贵在唤起全社会对交通安全的参与意识和责任意识，扭转“中国式过马路”等不文明、不守法、不安全的交通乱象，尽快使“中国式”成为文明交通的代言词。

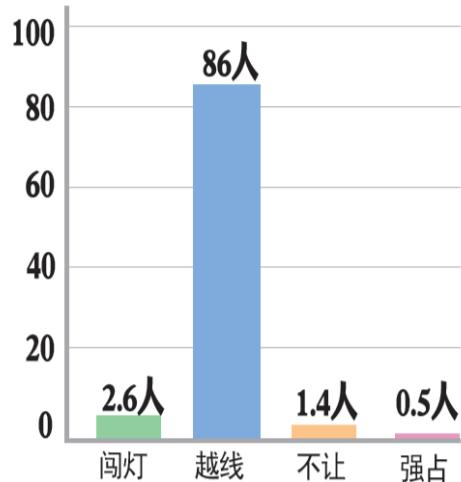
遵守交通道德应是人让车、车让人、车让车的和谐相处。这就需要国家有关部门合理规划道路，制定更为人性化的交通法规；交管执法部门加强交通文明宣传，严格执法，规范人车秩序。



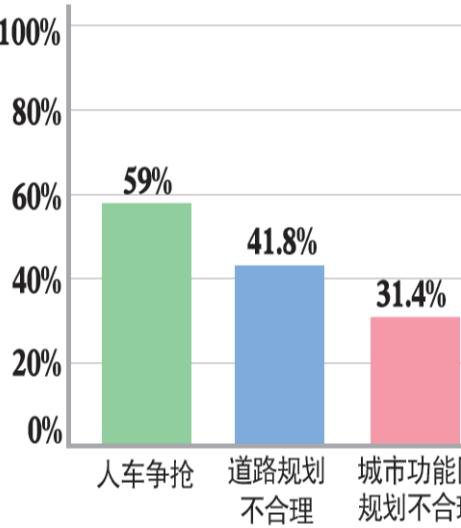
每年21万起道路交通事故，6万余人死亡……中国疾控中心伤害防控室的监测数据显示，在各类伤害死因中道路交通伤害已经成为我国人群第一位伤害死因。相关法院数据显示，目前机动车交通事故责任纠纷案件增长迅速，已成为受理数量最多的民事侵权纠纷案件。

道路交通事故的三大推手包括：小节致命、路权失衡、管理滞后。2日是首个全国交通安全日，如何构筑安全的交通系统，已经成为全社会不得不面对的严峻课题。

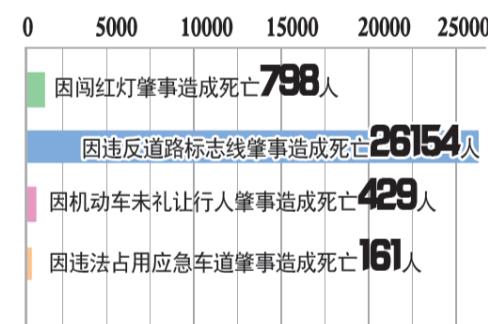
触目惊心的数字



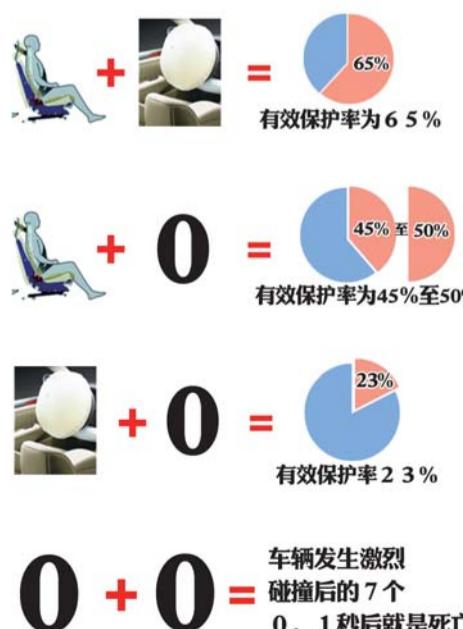
▲“小节致命”，平均每天因越线致死者就有86人。



▲在造成交通秩序混乱原因的调查中，59%被调查者认为是人车争抢。



▲2012年前十月，因违反道路标志线所造成的死亡人数巨大。



▲安全带和气囊共同使用有效保护率为65%。

本版制图：罗强

○容易忽视的常识

车祸发生瞬间

7个0.1秒

据交通安全测试，不系安全带、没有气囊车辆发生激烈碰撞后：

第一个0.1秒，汽车前保险杠和“前脸”会被撞毁；第二个0.1秒，虽然汽车大架已经停下来，但汽车的其他部件仍然在以每小时88公里的速度前行，这时司机出于本能伸直双腿支撑，双腿会在膝关节处断裂；第三个0.1秒，方向盘开始破碎，且方向盘轴已接触到驾驶员的胸腔；第四个0.1秒，汽车前轮损毁，车体开始肢解；第五个0.1秒时，司机的躯体被方向盘轴刺穿，肺部开始出血；第六个0.1秒，冲击力更加剧烈，汽车大架挤压成原来的一半大小，驾驶员的头撞上了挡风玻璃；第七个0.1秒，方向盘轴、车门断裂后挤压着司机，但这已经不会再对司机造成任何痛苦——因为司机已经死亡。

别让孩子坐在副驾驶座上

有不少人认为，乘车时让儿童坐在副驾驶位置上，再系上安全带即可确保安全。民警告诉记者，如果发生交通事故时，汽车内气囊打开时产生的冲击力相当于一位拳击高手的重重一击，你忍心让孩子承受这一击吗？

据交通安全测试，当交通事故发生时，汽车内气囊打开时的速度约300公里/小时。气囊爆开瞬间冲击力可高达几百公斤，西瓜可以被击得粉碎。一名空手道高手一拳的力量可达370公斤，跆拳道高手一拳的力量可达416公斤，如果是拳击高手，一拳的力量达450多公斤，你舍得让你的孩子承受武术高手的重重一击吗？

冬季驾车别超两小时

据新华社12月2日专电 山西省公安厅交警总队负责交通安全的民警针对冬季气候、道路特点，提醒驾驶员应注意的一些事项。

冬季气温低，车内温度升高易导致驾驶员打瞌睡，应注意劳逸结合，保持充足的睡眠，尽量夜间不出车或少出车。如长途行驶途中，最好有两个驾驶员轮流驾驶，驾驶时间不要超过两小时，如出现头晕、眼花、嗜睡等身体不适现象，应马上休息，待症状消除后再驾车上路。

○法规不足

适龄儿童乘车无细则规定

截至目前，我国道交法对于适龄儿童坐乘用车没有做出硬性规定。从汽车发达国家的交通法规看，从汽车产业进行的大量模拟实验和交通事故分析来看，适龄儿童乘车应结合年龄、体重、身高的具体情况科学使用婴儿提篮、儿童安全坐椅或儿童增高垫等安全约束装置。

本版稿件综合新华社、《北京晚报》